



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ПРИКАЗ**

14.03.2013

Москва

№ 132

**Об авиационном происшествии с самолетом СМ-2000П RA-0491G**

06.04.2012 в районе посадочной площадки «Кудиново» (Калужская область) произошла катастрофа единичного экземпляра воздушного судна (далее – ЕЭВС) самолета СМ-2000П RA-0491G, принадлежащего частному лицу.

В нарушение требований нормативных правовых актов полет выполнялся на ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G, срок действия сертификата летной годности которого закончился в марте 2011 года, календарный срок службы самолета и двигателя закончился в июне 2007 года.

В день авиационного происшествия на ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G была выполнена серия полетов с пассажирами на борту (количество варьировалось от одного до трех человек).

После дозаправки самолета автомобильным бензином марки АИ-92 в объеме, примерно, 270 – 280 литров, было выполнено три полета. При выполнении четвертого полета, закончившегося авиационным происшествием, кроме командира воздушного судна (далее – КВС) (гражданина Республики Узбекистан) на борту самолета находилось три пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G (далее – комиссия по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G) установлено, что взлет производился при недопустимо малом остатке топлива. При этом четвертый полет в районе посадочной площадки выполнялся по растянутому маршруту, в результате чего при выполнении четвертого разворота самолет оказался на удалении 5 км до взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП).

Удлинение маршрута и времени полета привели к дополнительному расходу топлива. Комиссией по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G был сделан вывод о том, что при выполнении четвертого разворота, когда самолет находился в правом крене 35 – 40° на высоте 130 – 140 метров, произошло самовыключение двигателя по причине полной выработки топлива.

Пилот самолета принял решение выполнить отворот влево для производства вынужденной посадки вне аэродрома. Нескоординированные действия органами управления привели к увеличению крена более 70° с последующим сваливанием и

столкновением самолета с землей. В результате авиационного происшествия пилот и пассажиры погибли.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы самолета СМ-2000П RA-0491G явились неграмотные действия командира воздушного судна при выполнении вынужденной посадки, которые привели к выходу самолета на режим сваливания и последующему столкновению с землей.

Необходимость вынужденной посадки была обусловлена остановом двигателя в полете, наиболее вероятно, из-за полной выработки топлива.

Способствующими факторами авиационного происшествия явились: недостаточная практика полетов, малая натренированность и недостаточная профессиональная подготовка КВС; отсутствие контроля за выработкой топлива со стороны КВС».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report\\_ra-0491g.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-0491g.pdf).

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю :

1. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации в срок до 18.03.2013 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации и эксплуатантов – физических лиц, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн, и центров по сертификации ЕЭВС.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации и эксплуатантам – физическим лицам, эксплуатирующим самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 10 тонн:

2.1. изучить окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с ЕЭВС самолета СМ-2000П RA-0491G, настоящий приказ и приказ Росавиации от 28.12.2012 № 902 «Об авиационных происшествиях с самолетами Ан-2 RA-33601 и С-400 «Капитан» RA-0968G» с летным составом и инженерно-техническим персоналом;

2.2. проверить знание летным составом, выполняющим полеты на самолетах с одним двигателем, действий при отказе двигателя в полете и порядка подбора площадки с воздуха для выполнения вынужденной посадки;


2.3. провести проверку полноты и качества выполнения периодического и оперативного видов обслуживания ЕЭВС, обоснованности допуска технического состава к выполнению технического обслуживания ЕЭВС и соблюдения правил ведения пономерной документации;

2.4. обратить внимание инженерно-технического и летного персонала на

недопустимость заправки воздушных судов топливом из емкостей, не соответствующих установленным требованиям для хранения и транспортировки топлива, а также при отсутствии необходимой документации на заправляемое топливо.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель

 А.В. Нерадько